

DANIJELA BIRT

## TRANSPORT I OPSKRBA VODOM NA PODRUČJU KRIVOG PUTA

Danijela Birt  
Patkovac 94  
HR 43000 Bjelovar

UDK: 628.1(497.5 Krivi Put)  
394(497.5 Krivi Put)  
Prethodno priopćenje  
Ur.: 2004-12-31

U članku autorica razmatra načine i oblike transportnih sredstava, kao i njihovu primjenu. Osim prirodnih čimbenika koji su utjecali na oblik transportnih sredstava, snažan utjecaj donosi i suvremeni način života. Naglasak je stavljen na usporedbu sadašnje i prijašnje situacije. Rad je podijeljen u dva dijela; prvi donosi pregled najvažnijih transportnih sredstava, drugi dio teksta donosi podatke o opskrbi lokalnog stanovništva vodom.

### *Uvod*

Transportna sredstva i opskrba vodom kao teme iz materijalne kulture Bunjevaca vrlo su zanimljive i lako dostupne kazivačima, zato su izabrane kao predmet istraživanja nakon kojeg je uslijedio ovaj rad.<sup>1</sup> Osim toga, istraživanjem se pokušalo osvrnuti na jedan dio još neistraženog načina života Bunjevaca u ovom kraju, te na pitanje kako se bunjevačko stanovništvo u odnosu na ovu temu razlikuje od susjednih zajednica. Posebne okolnosti,

---

<sup>1</sup> U sklopu projekta *Identitet i etnogeneza primorskih Bunjevaca*, pod vodstvom dr. sc. Milane Černelić s Odsjeka za etnologiju i kulturnu antropologiju Filozofskog fakulteta u Zagrebu, provela sam istraživanje o načinima transporta i o opskrbi vodom na području Krivog Puta.

naime, u svakom posebnom slučaju (od zajednice do zajednice) određuju koji će označitelji biti važniji, a koji manje važni u procesu samoidentifikacije i identifikacije, tj. u procesu određivanja jednakosti s pripadnicima svoje zajednice ("mi") i razlikovanja od pripadnika drugih zajednica ("oni")<sup>2</sup>. Na taj način identifikacija Bunjevaca prema okolnim zajednicama, poglavito prema urbanoj sredini, promatra se kroz jedan oblik materijalnog života. Istraživanje je provedeno na području Krivog Puta u pripadajućim zaseocima. Terensko istraživanje obavljeno je u dva navrata, u lipnju 2003., u lokalitetima: Alan, Vrtlina, Rupa, Zamalić, Podbilo, Šimerići, Špalji, Cupići, Žuljevići, Francikovac. Sljedeće je započelo krajem svibnja 2004. u lokalitetima: Krivi Put, Veljun, Šojatski Dolac, Mrzli Dol. Stanovništvo ovog područja najčešće tijekom zime boravi u Senju, ili se seobama koje su intenzivnije započele šezdesetih godina, preselilo u Senj i obližnje gradove pa je dio istraživanja proveden upravo tamo. Tom prilikom primjenjivala se tehnika strukturiranog i nestrukturiranog intervjua.

Većina stanovnika Krivog Puta bavila se poljoprivredom i stočarstvom. U razdoblju ljetnih mjeseci stariji stanovnici najradije se vraćaju u ova područja, poglavito zbog odmora i hladnije klime, mnogi među njima i danas obrađuju zemlju, isključivo za svoje potrebe. Danas više ne možemo govoriti o tome kao glavnom izvoru prihoda, s obzirom na to da sada na tom području susrećemo samo starije stanovništvo. Odlazak stanovništva povezan je, dakako, s potragom za lakšim načinom života, koji je isključivao rad na zemlji, pa tako i sve što je bilo vezano uz to, primjerice transportna sredstva. Većina kazivača slaže se u tvrdnji kako je težak napor da bi se uopće došlo do vode, bio jedan od razloga što je stanovništvo odlazilo u okolne gradove, ponajprije u Senj.

Cilj rada bio je saznati kojim su se prijevoznim sredstvima stanovnici služili i kako su dolazili do vode. Tako sam uz temu transporta ispitala i način opskrbe vode u kraju gdje je taj problem rješavan na mnogo domišljatih načina. Stoga je rad podijeljen na dva dijela. Modernizacija koja je zahvatila ova područja istisnula je domaće tegleće životinje, poput konja, vola, magarca, a te su promjene najvidljivije sedamdesetih godina.

Pri istraživanju na ovom širokom području pokazale su se neke razlike, npr. upotreba samo određene tegleće životinje: na području Podbila to je konj, a na području Veljuna vol. Jedan su od razloga tome specifični prirodni uvjeti, koji su također uvjetovali da se sav transport odvija na kopnu.

Drugi dio teksta govori o opskrbi vodom. Tema je, svakako, interesantna ako znamo da u ovim krajevima nema žive vode te su se stanovnici domišljali

<sup>2</sup> J. GRBIĆ, 1998, 183.

na razne načine kako bi došli do malo pitke vode. Poteškoće s opskrbom vodom ostavile su traga i u njihovim sjećanjima, koja su – vezana uz to razdoblje i te teme – najčešće negativna. Poveznica između tih dviju tema sam je način života ovih ljudi. Kako je voda bila nedostupna većini stanovnika, jer gradnja *šterne* nije bila jednostavna, jedini izbor koji su imali, bio je odlaziti po vodu u mjesta udaljena i do dvadesetak kilometara. U tu svrhu upotrebljavali su sve vrste transportnih sredstava.

Pri analizi i obradi dobivenih podataka istaknule su se neke zanimljive pojedinosti koje sam u ovom radu izdvojila.<sup>3</sup>

Na temelju prikupljenih, detaljnih, etnografskih podataka rekonstruirala sam razvoj načina transporta i pomagala koja se pri tome koriste, te njihovu upotrebu unutar šire zajednice. Specifičnosti koje su se pokazale, primjerice korištenje samo kola sa četiri kotača, bile su uvjetovane klimatskim i geografskim faktorima. No, nadalje, bitno je napomenuti da je detaljna rekonstrukcija pojedinih sredstava bila moguća nakon analize svih kazivanja, s obzirom na to da se kazivači nisu uvijek mogli prisjetiti svih dijelova, njihovih naziva, načina upotrebe i izgleda.<sup>4</sup> Pri ispitivanju često sam se koristila već postojećim skicama, koje su bile korisne jer su se kazivači prisjećali nekih pojedinosti, što bi bez takvih skica bilo manje uspješno. Svi kazivači posjeduju samo dijelove kola, na terenu su zabilježena svega dva primjera cijelih kola. Dijelovi kola najčešće su rasuti na imanju.

Koristila sam se upitnicom broj 3 (temama br. 98 – Posuđe od drva, kore, tikve; 100 – Jaram; 101 – Konjska oprema; 102 – Kola za rad, saonice, vlačuga, izrađenim za potrebe nekadašnjeg Etnološkog atlasa Jugoslavije Filozofskog Fakulteta u Zagrebu). Nakon prvog odlaska na teren i upoznavanja s tamošnjim prilikama sastavila sam upitnicu prilagođenu ovom kraju, jer su se već tada pokazale neke specifičnosti koje je valjalo naknadno istražiti i provjeriti.<sup>5</sup>

Prikupljeni su podaci od početka 20. stoljeća do današnjih dana, a najviše podataka odnosi se odnosi na razdoblje između dva rata i, naravno, sve do danas. Sve to omogućilo je kompariranje podataka s današnjim načinom života. Ta komparacija upozorila je na dubinu i opseg promjena koje su se dogodile u relativno kratkom vremenskom razdoblju. Od sedamdesetih godina nadalje te su promjene, prema kazivanju pojedinih kazivača, najintenzivnije. Koji je razlog toga, odnosno kako je i pod utjecajem kojih prilika došlo do tih promjena, pitanja su na koja sam pokušala odgovoriti.

<sup>3</sup> Predviđeno je da cjelokupna građa prikupljena na terenu izađe u monografiji.

<sup>4</sup> Unutar teksta nalaze se skice kola i ostalih predmeta koje sam sama napravila i obilježila.

<sup>5</sup> Upitnica je priložena radu.

Istraživanje ovih tema među primorskim Bunjevcima dosad nije obavljeno. Podatci o toj temi mogli su se naći samo u pojedinim člancima i monografijama (*Kompolje, Poljica, Ivčević Kosa*) koje su rađene na temelju Radićeve *Osnove*<sup>6</sup>, a odnose se na druga područja Hrvatske.<sup>7</sup> Podatci koje iznosim, izvorna su kazivanja kazivača prikupljena na terenu.

### *Pregled i kritika izvora*

Damodar Frlan, u članku izdanom 1987. pod naslovom "Transport u okolici Zagreba" daje detaljan pregled transporta i transportnih sredstava. Važno je naglasiti, a i sam autor to ističe kao svoj cilj, kako je pregled napravljen isključivo u svrhu prikaza tradicionalnih načina transporta bez dodira modernizacije.<sup>8</sup> Upravo je to i najveći nedostatak pregleda jer nije moguće pratiti promjene koje su nastajale kroz određena vremenska razdoblja.

Članak Zlatka Mileusnića iz 1999. "Transport i transportna sredstva" donosi pregled načina transporta i vrsta transportnih sredstava za područje općine Pisarovine. Autor raspravlja o utjecaju geografskih i povijesnih prilika koje su uzrokovale određena migracijska kretanja na tom području, kao i o promjenama koje donosi suvremeni način života. Isti sam pristup i ja primijenila pri izradi ovog rada. Njegov pregled daje nam potpunu sliku transporta na tom području, geografski potpuno različitom od onog na kojem žive primorski Bunjevci.

Monografije o *Kompolju, Ivčević Kosi* i *Poljicama* primjer su radova u kojima su autori pri prikupljanju i obradi podataka dosljedno slijedili upute Radićeve *Osnove*. Takav način izlaganja građe prepun je detalja koji su iznošeni na istovjetan način bez obzira na temu. Dio koji se odnosi na moju temu, autori donose pod naslovom "Sprave za vožnju", i tu detaljno opisuju dijelove kola, njihovu upotrebu, saonice, te opremu konja i vola, uz dodatak sredstava koja su se koristila pri vodenom transportu. Premda je pristup istraživanju isti, pri prikazu građe svaki autor pristupio je na svoj način.

Pregled narodnog života i običaja *Kompolja*, sela u Gackoj dolini, donosi nam monografija Jure Grčevića *Kompolje*, izdana 1999.<sup>9</sup> Ista geografska obilježja i blizina *Kompolja* i područja Krivoga Puta uvelike pridonose sličnostima u nazivima pojedinih dijelova transportnih sredstava, čime je omogućena i komparacija tih dvaju područja. Slična usporedba moguća je s

<sup>6</sup> J. GRČEVIĆ, 1999; M. HEĆIMOVIĆ – SESELJA, 1985; F. IVANIŠEVIĆ, 1987.

<sup>7</sup> Radićev upitnik *Osnova za sabiranje i proučavanje građe o narodnom životu iz 1897.*

<sup>8</sup> Autor se služio isključivo kazivanjima starijih kazivača.

<sup>9</sup> Autor nije uspio dovršiti djelo.

podatcima iznesenim u monografiji o *Ivčević Kosi*. Razlikuje se pristup autora u pojedinim monografijama, tako Ivanišević iznosi općenite podatke o ovoj temi, dok druga dva autora donose podatke bez vremenske odrednice, najčešće u "etnografskom prezentu" ili "perfektu".

U hrvatskoj *Etnografiji*, *Svagdan i blagdan hrvatskog puka*<sup>10</sup> koja je prvi pokušaj cjelovitog prikaza seljačke kulture Hrvata potkraj 19. i u prvoj polovici 20. stoljeća, teme transporta i načina opskrbe vodom nisu obrađene.

### *Kola kao transportno sredstvo*

Pojedini stanovnici koji se i danas na ovom području bave poljoprivredom, služe se za prevoženje velikih tereta zaprežnim kolima. Ona su sve do sedamdesetih godina bila najvažnije transportno sredstvo ovdašnjeg stanovništva. Dolaskom suvremene poljoprivredne mehanizacije, prije svega traktora, kola postaju nepogodna za nove oblike transporta. Osim ponekih dijelova, koji se danas mogu naći u dvorištima, a za koje ni sami vlasnici ne znaju što bi s njima, zaprežna kola kao i zaprežne životinje gotovo su nestali. No, taj proces odvijao se uz postupne preinake i prilagodbe i uz nestanak tradicionalnih obilježja. Kao prekretnicu kazivači najčešće navode sedamdesete godine, što se podudara s odlaskom stanovništva iz ovog područja u obližnje gradove, ali očigledno dolazi i do jačeg prodiranja modernijih načina transporta. Upravo tih godina došlo je do prve velike preinake, kada je drveni kotač zamijenjen gumenim kotačem. Odatle i novi naziv zaprežnih kola – *gumena kola* ili *gumenjak*, drugi dijelovi kola nisu se promijenili, samo se prilagodila osovina koja je povezivala oba kotača. I dalje se tegleća stoka koristila za vuču.

Porastom kupovne moći stanovništva dolazi do zamjene tegleće stoke malim traktorima prikladnim za ovo područje. Nadalje, došlo je do prilagodbe gumenjaka traktorskoj vuči, pri tome je bilo potrebno pojačati konstrukciju kola, tako da su drveni dijelovi polako zamjenjivani željeznima. Drvene dijelove kola bilo je puno teže održavati. Kazivači iz Veljuna, Francikovca i Krivog Puta koristili su se, osim nazivom *zaprežna kola*, i izrazom *željezna kola*. Napokon, u novije vrijeme dolazi i do potpune zamjene zaprežnih kola traktorskim prikolicama tvorničke, a često i domaće izrade. Milan Krmpotić *Zekonja* iz Veljuna svoje sijeno prevozi u kolima napravljenim potpuno od željeza, uz pomoć traktora. Dakle, zanimljivo je da Bunjevci nisu kupovali nova kola, već su stara prilagođavali svojim potrebama. Tako možemo sresti kola s drvenim, metalnim i gumenim dijelovima. Fotografija broj 1 to i potvrđuje.

<sup>10</sup> J. ČAPO ŽMEGAČ – A. MURAJ – Z. VITEZ – J. GRBIĆ – V. BELAJ, 1998.



Sl. 1. Kola napravljena od tri različita materijala, Lucići, snimila Jasmina Jurković, lipanj 2004.

Stanovništvo Senja najviše je kupovalo svoje proizvode od Bunjevaca, primjerice mlijeko, sir, meso, drva i sl., a sve to nekako je trebalo dopremiti do grada. Premda nijedan kazivač nije posebno napominjao zabrane kretanja zaprežnih vozila gradom, prema riječima Marka Tomljanovića *Cote* iz Šimerića jasno je vidljivo da je gradsko stanovništvo često izražavalo svoje negodovanje zbog velike buke koju je na asfaltu izazivao drveni kotač. Tako je svoju primjenu pronašao gumeni kotač. No, nisu samo te okolnosti pridonijele zamjeni drvenoga kotača; gumeni kotač otporniji je na vremenske prilike, sunce ili kišu, a samim time je i izdržljiviji.

Iako većina stanovništva u razdoblju prije Drugoga svjetskog rata nije bila u mogućnosti posjedovati kola, proizvode su ipak dopremali do grada na samarima.

Jedinstveni oblik zaprežnih kola koristio se u svim selima Krivog Puta. Od lokaliteta do lokaliteta postoji razlika u nazivima pojedinih dijelova, ali pri rekonstrukciji kola jasno je vidljivo da se svi kazivači prisjećaju istih dijelova koji su činili zaprežna kola (Sl. 2). Kola su služila za prijevoz sijena, gnojiva, drva,

vode, žita, ljudi i dr. Riječi Tomislava Tomljanovića *Talijana* iz Zamalića najbolje nam dočaravaju njihovu široku primjenu, *ista kola služila su za teret, za u svadbu ali i za prijevoz mrtvaca*. Iz tih riječi postaje nam jasno da su pojedina domaćinstva posjedovala samo jedna kola, koja su se, ovisno o teretu koji se prevozio, *predelavala*.

Kada se prevozilo sijeno, kola su se razvlačila, mijenjale su se bočne strane, *škale*. Kao iznimka ostalim kazivanjima Milan Krmpotić *Zekonja* iz Veljuna rabi naziv *štige*, a Ivan Tomljanović *Tole* iz Krivog Puta *špangele*. Isti naziv za te nastavke susrećemo u monografiji *Kompolje*. U slučaju prevoženja gnojiva na polje koristili su se drugi nastavci, *lojtre*, one su se koristile pri prijevozu vode i žita u obližnje mlinove. Za prijevoz drva nisu se stavljali posebni nastavci, samo drvene *ručice*. Svadbena kola u Francikovcu, Zamaliću i Žuljevićima nose naziv *lengeri* (njemačka riječ), odnosno *copunti*<sup>11</sup>. Tom prilikom stavljali su se posebni nastavci napravljeni od jelovih okruglica, ukrašeni različitim rezbarijama. Osim u svadbenoj povorci, *lengeri* su se koristili i pri odlasku na sajmišta.

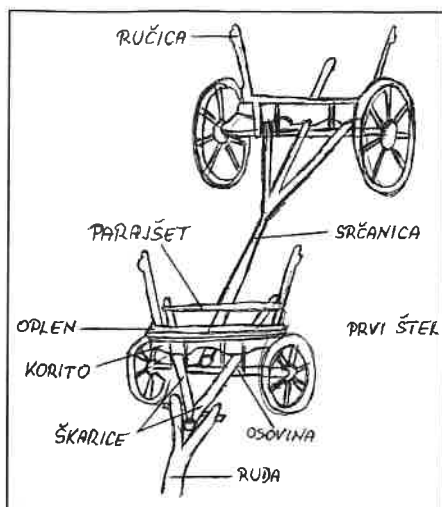
Pojedine obitelji posjedovale su samo polovicu kola, tako da su se najčešće bliži susjedi zajedno udruživali te zajednički prevozili veći teret. Kako je Marko Pavelić *Mijatina* iz Žuljevića napomenuo, kada je on bio mlad, u Podbilu i okolnim zaselcima bilo je samo šest kola.<sup>12</sup> Iako je izrada kola bila skupa, vjerojatno je utjecala na takvu situaciju, a i sam način izrade zahtijevao je dugogodišnji proces. Drvo koje se koristilo sušilo se i po nekoliko godina. Za izradu se najviše koristila jasenovina kao najtvrdje i najizdržljivije drvo, ali i vrsta drveta koju najčešće možete pronaći u okolnim šumama. Zanati potrebni za izradu drvenih i željeznih dijelova kola, kao što su kovački i kolarski, na ovom su području jednostavno nestali. Jedino još na području Vratnika i Like postoje dva kovača koji još i danas imaju stare alate te još uvijek izrađuju željezne predmete na tradicionalan način.<sup>13</sup> Posao kovača bio je okovati kola i time stvoriti zaštitu za drvene dijelove, ali i dodatno ojačati kola. Drvene dijelove izrađivao je kolar, premda su ljudi često bili samouki u tom poslu, poglavito zbog skupoće izrade; bilo je nekoliko majstora koji su se time bavili.<sup>14</sup>

<sup>11</sup> Prema Milanu Tomljanoviću *Periši* iz Zamalića *copunti* su željezni lanci.

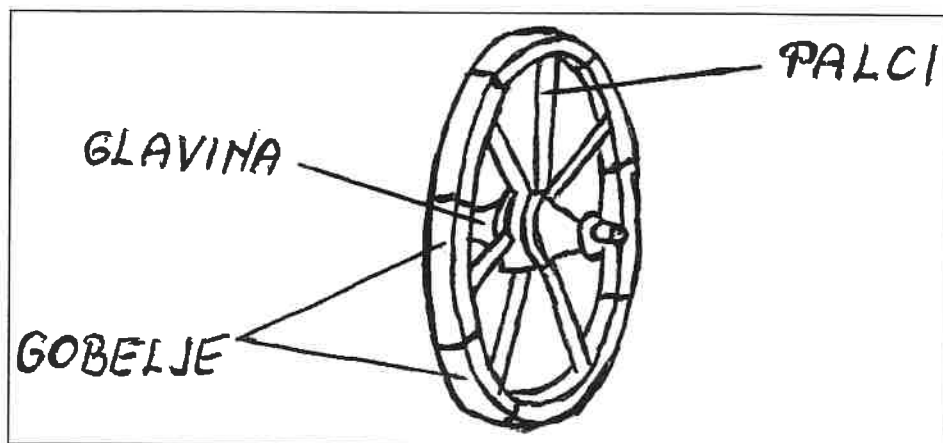
<sup>12</sup> Kazivač je rođen 1928., a njegovo kazivanje odnosi se na razdoblje između dva svjetska rata. Podatke o broju stanovnika u tom razdoblju pronašla sam u knjizi Mirka KORENIĆA, *Naselja i stanovništvo SR Hrvatske 1957.-1971*. Tako je 1921. u Podbilu živjelo 492, a 1931. 398 stanovnika.

<sup>13</sup> Prema kazivanju Marka Pavelića *Mijatine* iz Žuljevića.

<sup>14</sup> Pero Prpić iz Francikovca spominje se kao jedini kolar na tom području kojeg se kazivači sjećaju, danas je njegov unuk Nikola Prpić *Nikoličin* poznat kao samouki majstor. Na području Veljuna otac Milana Krmpotića, pa i on sam, također su poznati kao samouki majstori.



Sl. 2. Zaprežna kola



Sl. 3. Kotač

Glavni su dijelovi od kojih su sastavljena kola: prednji i zadnji *štel* (Francikovac, Krivi Put, Rupa) ili kola (Veljun). Ti dijelovi spojeni su s pomoću dugog drveta, *srčanice* ili *srčenice*, koja je prema vrsti tereta omogućivala razdvajanje i proširenje kola. Razmak između prvog i zadnjeg *štela* naziva se *raspon*. Ta mogućnost najviše se koristila pri prevoženju sijena, kada su se kola rastezala i do četiri metra. I prvi i zadnji *štel* sastoje se od identičnih dijelova uz sitne razlike (vidi Sl. 2). Pomoću *rude* upravljalo se kolima, ona je pričvršćena za *škarice* prednjeg *štela*. Kazivači poznaju dvije



vrste ruda, *konjsku ili tvrdu rudu* i *volovsku ili meku rudu*. Konjska ruda nije se micala i uvijek je stajala ravno, a u tom položaju održavao ju je *parajšet*. Pomoću drvene gredice spojeni su krajevi prednjih *škarica* i prolazi ispod *srčanice*, koja po njoj klizi pri skretanju kola. Volovska ruda bila je nešto drugačija, morala se pomicati jer bi u protivnom volovima slomila vrat. Naravno, razlika u rudama posljedica je i različite opreme koja se koristila za uprezanje vola ili konja.

Pri šiljatom završetku *škarica*, na koji se pomoću klina spaja ruda, poprečno je postavljen *veliki* ili *glavni vagir* sa željeznim kukama na krajevima. Kako je svaki konj imao svoj *vagir*, na te kuke željeznim *ringama* zakvačen je *mali vagir*, također s kukama na krajevima jer se na njih kvače krajevi konjske opreme, tzv. *štranjge*. Pri uprezanju volova nije se koristio *vagir*.

Na drvenu gredicu, *koritašce*, *korito*, stavljao se *oplen*, također drvena gredica na čije su se krajeve usađivale *ručice* ili *stupci* (Veljun). Korito je, kako mu i sam naziv govori, izdubljena drvena gredica u čije se ležište stavljala *osovina*. Ovisno o teretu koji se prevozi, na ručice su se postavljale bočne stranice, *škale* i *lojtre*. Koristile su se dvjema vrstama ručica, sa šiljastim vrhovima služile su pri prijevozu sijena, u ostalim slučajevima rabile su se ručice s ravnim vrhovima.

Jedan od dijelova štela je *osovina* na koju su pričvršćeni kotači. Dolaskom guma, osovina se izrađivala od željeza. Prednji su kotači manjeg promjera, za razliku od stražnjih, a razlikuju se i prema broju *palaca*. Promjer stražnjih kotača otprilike je 120 cm, dok su prvi dvostruko manji. Kao razlog tome kazivači navode lakše upravljanje kolima i stabilnost kola. Svi kazivači potvrđuju samo jedan oblik kotača na ovom području (Sl. 2) koji se sastojao od drvenih i željeznih dijelova: *gobelje*, *palci* ili *naplatki*, *poplatak*, *glavina* i *šinja*. Iznimka je kazivanje Nikole Prpića *Nikoličina* iz Francikovca, koji se osim nazivom *gobelje* služi i nazivom *naplatak* i *poplatak*. Cijeli se kotač s vanjske strane okivao željeznom *šinjom* debljine 2 cm, koju su postavljali kovači. *Gobelje* su drveni lukovi koji čine okosnicu kotača, u čijoj se sredini nalazi *glavina*, koja je spojena s osovinom. Pri izradi *gobelja* majstori su tražili krivo drvo, najviše bukovo, jer ga je bilo lakše obraditi, dok se za ostale dijelove kotača koristila jasenovina. Najčešće je kotač činilo šest *gobelja*, dok su manji prvi kotač činila samo tri; u svaku *gobelju* dolazila su po dva *palca*. *Palci* su drveni stupčići koji povezuju *glavinu* i *gobelje*. Drveni dijelovi *glavine* učvršćivali su se željezom, a unutrašnjost je činila željezna cijev, *puška* kroz koju je prolazila osovina.

Korito, *oplen* i *osovina* povezani su željeznim obručima koje je izrađivao kovač, na svakom *štelu* po četiri. Važan dio kola je *okretača* (Špalji, Žuljevići,

Zamalić, Mrzli Dol, Krivi Put), *okretaljka* (Francikovac, Veljun i Rupa) ili *oplen*. Da bi se kola lakše okretala, *oplen*, *korito* i *srčanica* spojeni su samo na sredini jednim željeznim klinom.

Na zadnjem *štelu oplen* je učvršćen za korito i nije ga moguće pomicati, jer to i nije bilo potrebno, dovoljna je pokretljivost prednjeg *štela*. Kako je *oplen* gornja gredica, na nju se stavljao drveni pod kola, sastavljen od dasaka. *Željezna vinta* koja se koristila za kočenje, jedina je razlika između prvog i zadnjeg *štela*. Služila je za usporavanje kola na nizbrdicama, a sastoji se od drvene gredice, *kladice*, smještene poprečno ispred stražnjih kotača, željeznog lanca koji uz pomoć *ručice* smještene na srčanici priteže *kladicu* uz kotače i tako ih usporava. Dijelovi i nazivi tradicionalnih kola zadržani su i onda kad je željezo zamijenilo drvo.

Zimi su se umjesto kola koristile saonice. Premda se zbog velikih nanosa snijega zimi i nije previše odlazilo od kuće, ponekad je trebalo nešto prevesti, drva ili gnoj iz staje. Glavne dijelove saonica čine dvije drvene letve, koje su služile da bi saonice klizile po snijegu – *plazovi* ili *krive*. Kako bi saonice bolje puzile po snijegu, *krive* su odozdo okovane željezom, *šinjom* (Žuljević, Francikovac, Krivi Put, Veljun i Šojatski Dolac).<sup>15</sup> Naprijed su krive zavinute tako da su saonice lakše prolazile kroz snijeg (Žuljevići, Šojatski Dolac). Krivo drvo pronašlo bi se u šumi ili je majstor sam izrađivao takav oblik.<sup>16</sup> Same *krive* obično su duge 1,80-2 m, dok su široke oko 17 cm. Cijele saonice izrađivale su se od bukova ili jasenova drveta. *Krive* su se bušile tako da su se u rupe promjera 10 cm stavljali željezni klinovi. U svaku *krivu* dolazila su dva klina debljine 40 cm, a na njih su dolazile drvene daske koje su činile sjedište, odnosno gornji dio saonica. Kao i na kolima, i na saonicama su se nalazile ručice koje su pridržavale drveni okvir. Općenito su dijelovi saonica i kola identični. Najviše su saonice izrađivali sami ljudi, samo bi kod kovača okivali *krive*.

### *Konj, vol i magarac – najvažnije tegleće životinje*

Na čitavom području Krivog Puta zabilježila sam pojavljivanje triju životinja koje su služile za transport, a to su konj, vol, i magarac. Manji dio stanovništva posjedovao je mule (križanac konja i magarca). Konj kao tegleća životinja mnogo je spretniji i lakše se njime upravlja nego s volom, koji je spora

<sup>15</sup> Ivan Krmpotić *Šoparin*, Šojatski Dolac; Milan Krmpotić *Zekonja*, Veljun; Nada Terezina i Ivan Tomljanović, Krivi Put.

<sup>16</sup> Na moje pitanje gdje su nalazili takav, krivi oblik drveta, kazivači su najčešće odgovarali: *Pa zar u šumi nema najviše krivog drveta*.

životinja, prikladna samo u ravnim područjima. U razgovoru s kazivačima oni su najčešće isticali upravo te činjenice kao objašnjenje zašto se na određenom području koristio konj, a na drugom vol. U Alanu, Podbilu, Rup, Zamalićima, Vrtlini, Šimerićima, Špaljima, Cupićima, Žuljevićima i Krivom Putu, u brdovitijim krajevima ovog područja, stanovništvo je istodobno koristilo konja, ali i magarca. Potraga za plodnom zemljom često je lokalno stanovništvo tjerala daleko od kuće, u šumu, tako da su i te prilike uvelike utjecale na to pitanje. "Važno je uočiti znatne razlike i promjene klime na malom prostoru. Tome je razlog strmina planine, odnosno nagli rast nadmorske visine."<sup>17</sup> Premda poneki kazivači povezuju posjedovanje magarca s lošijom imovinskom situacijom, i oni priznaju da je ponekad upravo bez njega bilo nemoguće doprijeti do nekih livada koje su bile duboko u šumi. No, one obitelji koje si nisu mogle priuštiti konja, imale su samo magarca. Ante Šojat iz Šojatskog Dolca opisuje ovim riječima magarca: *To je najkonkretnija životinja bila, moga si otići, metni samarić na nju, sa konjem tako nisi moga.*

Veljun, Šojatski Dolac, Mrzli Dol i Francikovac područja su na kojima se najviše držao vol. Ta mjesta nalaze se na poprilično ravnom dijelu Velebita i graniče s Likom. Neka kazivanja upravo idu u tom smjeru da je blizina Like razlog što se na ovom području koristi vol. (U Lici je glavna tegleća životinja vol.)

Čini se da ipak ne možemo povući crtu i razgraničiti područja jer postoji dosta primjera onih koji su u Šojatskom Dolcu i Veljunu imali konje, i obratno, u Žuljevićima i Krivom Putu volove. Kao razlog tome kazivači najčešće ističu lakše održavanje konja, ali i veću sposobnost i spretnost te životinje. No često je upravo bavljenje *kirijanjem* određivalo koja će se vrsta životinje nalaziti u domaćinstvu. Upravo je primjer Pere Vukelića *Mrce* iz Vukelića zanimljiv jer, prema njegovim riječima, djed je posjedovao volove, a tek je njegov otac kupio konje i tada se započeo baviti *kirijanjem*.

Kao što su *parili* dijelove kola, često su se pri obavljanju težih poslova susjedi s jednim konjem ili volom udruživali i tako si pomagali. Dok su pojedine obitelji, posebice kirijaške, imale i po nekoliko konja, ostali su najčešće imali samo jednu ili dvije životinje. Izvediv je zaključak da je posjedovanje tegleće životinje definirano ne samo reljefnim karakteristikama pojedinog terena već uvelike ovisi i o financijskoj situaciji pojedine obitelji, dakako, takvo stanje određuje i obiteljski posao, kao što je primjerice kirijaški.<sup>18</sup> Od šezdesetih godina, kada započinju veća iseljavanja mladih s ovog

<sup>17</sup> V. ARALICA, 2000, 228.

<sup>18</sup> Vidi dalje u tekstu *Kirijaši*.

područja, zamjetan je pad broja stoke, ali sve veći broj lakše stoke, primjerice magaraca. Roditelji koji su ostajali na selu nisu više radili teže poslove, postalo je nepotrebno posjedovati toliko stoke. Pri obilasku Krivog Puta primijetila sam da više nitko nema volove, uglavnom imaju samo jednoga konja i magarca.<sup>19</sup>

Pri uprezanju volova i konja koristila se različita oprema, za uprezanje vola koristio se jaram, za konja *ham*, *ajam* (Šimerići, Žuljevići, Cupići, Vukelići, Francikovac, Mrzli Dol, Krivi Put) i *komot* (Zamalić, Rupa, Vukelići, Veljun).<sup>20</sup> Veličinu *komota* određivala je veličina konjskoga vrata, a sastojao od dva dijela, drvenog dijela (*komotela*) opšivenog kožom i *kisa*, tj. zaštitnog dijela. *Komotela* su zapravo dva kriva drveta koja su se izrađivala od jasena i zatim opšivala kožom. *Kis* se izrađivao od kože i platna, koji bi se sašili i zatim ispunili s *kostreti*, *kočeti*, odnosno svinjskom dlakom, ali ponekad u nedostatku drugog materijala i običnom slamom. U slučaju da se nije mogla nabaviti koža, iskoristila se i jutena vreća. Najviše se koristio *kis*, koji je bio odvojen od drvenog dijela *komota*, tako se lakše mogao osušiti, tzv. *lički komot*.<sup>21</sup> Majstori koji su izrađivali sve dijelove *komota*, ali i ostale dijelove konjske opreme, nazivaju su *sotlari*, a poneki kazivači prisjećaju se nekoliko njih na ovom području.

Na glavu konja stavljaio se kožni *oglav* ili *ular* (Veljun), koji su još činile *uzde* ili *vojke* te *žvale*. Pomoću dvaju lanaca, na koje su se stavljalje *pule*, *oglav* je spojen s *komotom*. *Pule* su služile kao ukras okruglih niklovanih žutih *pula*, to su ukrasi. Dio konjske opreme je i *šir*, kožni *kajiš* koji se protezao preko leđa konja, dok je *potpregalj* ili *kolan* (Krivi Put) prolazio ispod trbuha konja. *Potpregalj* je osiguravao da *komot* stoji na mjestu. Željezni lanci, *štranjge*, spajali su konja i kola, a uz pomoć *ringa* (željeznih karika) vezivali se na *vagire*. Osim na taj način, pomoću drugog lanca, *spusta*, konj se povezivao s rudom. *Štranjge* su djelomično napravljene od kože, a djelomično od lanca. Kožni dio, u koji je umetnut lanac, proteže se od *komota* do sapi konja, to je *puška* (Zamalić) ili *štucna* (Veljun) napravljena tako da zaštiti konja.

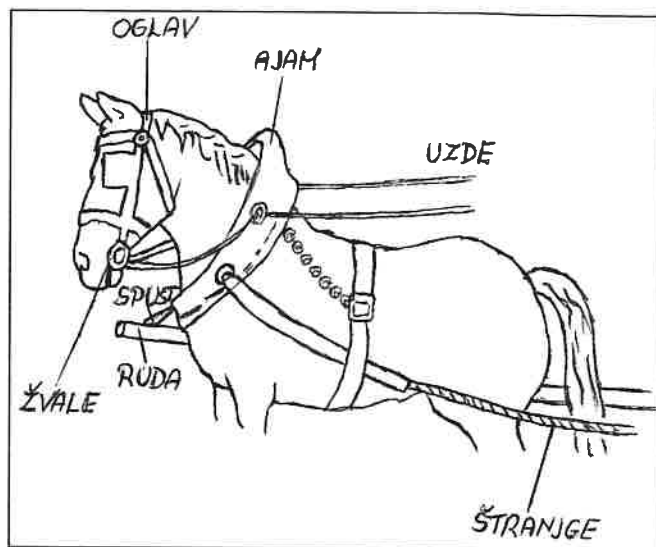
Najčešće su se uprezala dva konja, ali ako to nije bilo moguće, ako se uprezao samo jedan, uvijek se uprezao s lijeve strane.

<sup>19</sup> Kazivač Milan Tomljanović *Kanada* iz Žuljevića jedini je koji još uvijek ima magarca, koji je sada više atrakcija nego tegleća životinja.

<sup>20</sup> Marija i Ivan Tomljanović *Tolini* iz Krivog Puta nisu se mogli dogovoriti oko naziva, tako je kazivačica tvrdila da je naziv *ajam*, dok ju je kazivač ispravljao govoreći da je to *komot*. Njezina je opaska bila: *e al kasnije se tako zvalo, naši su to donijeli iz Slavonije*, aludirajući na muške stanovnike koji su odlazili na rad ne samo u Slavoniju već i ostale zemlje bivše Jugoslavije.

<sup>21</sup> Tomislav Tomljanović *Talijan* iz Zamalića.

Sl. 4. Oprema konja



Sl. 5. *Ajam* ili *komot*, Šojatski Dolac, snimio Augustin Perić, lipanj 2003.



Sl. 6. Jaram izrađen sedamdesetih godina, vlasnik Milan Krmpotić Zekonja, snimila Danijela Birt, lipanj 2003.

Oprema volova je drveni jaram. Jaram se sastojao od ravne drvene gredice (koja se također naziva jaram), napravljene od javora i *teljuga/teljiga* od drenovine. Uz pomoć *gužvi teljuge* su se dodatno učvršćivale na drvenu gredicu, jer drveni klin nije bio dovoljno čvrst. Isto tako jaram se *gužvom* vezao za rudu. *Gužve* su se izrađivale od bukovih mladica, koje su se prema Milanu Krmpotiću iz Veljuna obrađivale na sljedeći način: *na ognjištu dobro upare i istemperale i omotale*. Slično se obrađivalo drenovo drvo koje se koristilo za izradu *teljuga*. Osim parenja drenova grana se omatala oko drveta i tako stajala i po par dana. *Privor* ili klin na jarmu, koji je spajao rudu i jaram, izrađivao se također od javora.

#### *Samar, oprema magaraca*

Osim konja i vola najčešće su se za prijevoz koristili magarac i mula. Za prijevoz tereta uz pomoć magarca izrađivali su se samari. Izrađivali su se i prema Ivici Vukeliću *Popu* iz Rupe i samari za konje. Magarac je spretnija

životinja za ovo područje, mogao se lakše kretati po vrtačama. Prema svim kazivačima, na samarima se prevozio isti teret kao i na kolima: sijeno, gnojivo, drva, voda i dr. Samar se izrađivao od drveta, a izrađivali su ih ljudi koji su u skladu s time dobili i naziv *samardžije*. Obitelji koje su generacijama izrađivale samare, dobivale su i nadimak *Samardžije*. Drvo koje se najčešće koristilo za izradu, bio je jasen.

Samar se sastoji od nekoliko dijelova; dio koji dolazi na magarčev vrat, naziva se *glavić*, odnosno *glava*, dok na sapi magarca dolazi *križ*. *Glavić* je najčešće okrugao, dok je križ, što i sam naziv govori, u obliku križa, sastavljen od dvije letve koje su spojene pod kutom od 45°. Marija Prpić *Nikoličina* iz Francikovca napominje da se drveni dijelovi samara nazivaju *drvenina*, dok Nada Prpić *Terezina* iz Krivog Puta rabi naziv *trešanj*. Prednji i stražnji kraj samara povezivao se letvama, *potnicama/pričkama*, sa svake strane stavljala se jedna letva, dok su gornji dio povezivala dva štapa čiji su vrhovi prolazili kroz prednju dasku samara, tj. *glavić*. U ovim krajevima najčešće se koristio samar s urezanim štapovima u daske samara, dok se samar, koji kazivači nazivaju *dalmatinski samar*, manje koristio u ovim krajevima. Takav oblik samara ima bušene rupe u *glaviću* samara.



Sl. 7. Samar, vlasnik Milan Tomljanović  
*Kanada*, snimio Augustin Perić, lipanj 2003.



Sl. 8. Magarac sa samarom, vlasnik Milan Tomljanović *Kanada*, Žuljevići, snimio Augustin Perić, lipanj 2003.

Ispod drvenog dijela samara stavljala se *stelja* napravljena od platna koje se gusto tkalo, i time se štitio magarac. Za tkanje platna koristila se konoplja, a platno se kupovalo u Lici, jer u ovom kraju žene nisu tkale. Ivan Tomljanović *Tole* iz Krivog Puta sjeća se da su nekad stariji često odlazili u Vratnik jer je tamo jedna žena tkala upravo platno za *stelje*. Danas se koristi obična vreća koja se može kupiti u trgovini. Unutar platna stavljala se slama od zobu koja se nije vršila, time je slama ostala cijela. *Stelja* je obično bila debela 6-7 cm i prošivala se koncem od konoplje, *dratom* ili *dretvom*. Prošivalo se isključivo da se slama unutar vreće ne bi pomicala i tako bi se učinkovitije pružala zaštita magarcu. Na krajeve samara često se stavljalno i dodatno pojačanje, *pečenice*. Iгла koja se koristila za prošivanje, bila je veća i čvršća od obične igle. Pomoću kožnih *špaga* *stelja* se vezala za drveni dio samara.

Uz drvene i dijelove od platna samar je imao i dijelove napravljene od konopa. Konop koji se kupovao, morao je biti čvrst jer se njime povezivao teret. Kazivači su rabili nekoliko naziva za te konope *kolan* (Zamalić), *pomagače* (Rupa), *prače* (Žuljevići, Krivi Put, Špalji). Kako i kod opreme konja, i kod magarca su postojali konopi koji su pridržavali samar, *potpregalj* se stavljaio ispod magarčeva trbuha, ispod repa stavljaio se *potpašaj* ili *pove*. Svi konopi tkali su se od vune.



Na samaru se prevozio različiti teret, no na specifičan se način prevozilo sijeno vezano u bale. Prevozile su se obično dvije bale, svaka se vezala posebno jednim konopom, dok se treći konop koristio za povezivanje bale na samaru. Sam proces slaganja bale i stavljanja na samar imao je nekoliko faza; u prvoj fazi konop se složio na zemlju i sijeno se *slupilo*<sup>22</sup> na hrpu i stavilo na konop. Bala se zatim vezala konopima koji su se isprepletali; obično su je vezala dva čovjeka, time je završena druga faza. Treća faza uključuje stavljanje i učvršćivanje bale na samaru; prva bala koja se stavljala na samar zvala se *sukana bala*, to je ona koja nije imala krajeve konopa vani, druga je *dizana* (Francikovac, Rupa). Pri stavljanju bala na samar važnu ulogu imao je *procip*.<sup>23</sup> Pomoću *procipa* se provlačio treći konac kroz bale. Tada bi se dizala *prva* ili *sukana bala*, i ona se držala na konopima. Konopi su se zatim učvršćivali za prvi dio samara, točnije za rogove i zadnji dio za *križ*. Nakon toga dizala se druga bala, i to pomoću konopa; konopi su se prebacili i vezali na onoj strani gdje je bila *dizana bala*.

Osim sijena ljudi su na samarima prevozili drva, gnojivo, ali i namirnice koje su znali voziti na prodaju u Senj. Gnojivo i krumpir stavljali su se u vreće i tako prevozili. Drva su se vezala konopom, a zatim su konope vezali na samar za *križ* i *glavu*. Žene su najviše na samarima na mulama prevozile drva na prodaju u Senj.<sup>24</sup>

Na području Krivog Puta danas je samo jedan magarac, u vlasništvu Milana Tomljanovića *Kanade* iz Žuljevića.

### *Kirijanje*

Posao izvlačenja, *šlajsanja* i prodaje drva obavljali su *kirijaši*, a za svoje poslove služili su se isključivo konjima. Napor koji je iziskivao posao, nadoknađivan je imućnijim stanjem tih obitelji. Mica Komadina *Marićeva* iz Alana koristi naziv *kulaci* za bogatije stanovništvo, zapravo misleći na kirijaše. *Posao* kirijaša prenosio se generacijama s oca na sina. Nakon Drugoga svjetskog rata sve više stanovnika počelo se baviti tim poslom, kao razlog tome Ivica Vukelić *Pop* iz Rupe navodi: *Izvor prihoda to je bio poslije rata šuma je bila ta koja je davala sredstva, jer ona je tako rekoć nesječena bila i ... ljudi su masovno, to je bilo puno kao čep*. Jedan par konja koristio se za kirijanje, a pojedine obitelji držale su i po nekoliko pari, to su bili teški konji, jači i snažniji od onih koji su služili kao tegleća stoka. Takvi konji kupovali su se na većim

<sup>22</sup> Skupilo.

<sup>23</sup> Komad drveta oblikovan poput igle.

<sup>24</sup> Vidi članak Tihane Rubić.

sajmovima u Karlovcu, Zagrebu i Bjelovaru, a prema sjećanju Milana Krmpotića *Zekonje* iz Veljuna čak i u Ilirskoj Bistrici. Težili su sve do 1200 kilograma i koristili su se samo u te svrhe.

Tim poslom bavili su se uglavnom muškarci, dok bi žene isključivo pomagale. Zlata Tomljanović iz Krivog Puta pomagala je svom bratu, a svoj posao opisuje riječima: *Nije bilo teških i lakih poslova za ženu, ja sam na cesti uzimala napravljena drva pa to onda natovari na kola joj kad se toga sitim, natovarit koliko su konji mogli vozit..., a išla sam sa još jednim čovjekom, a išli smo pokraj groblja..., ovaj čovjek jedan je prvi iša jer smo mi od jedne firme vozili drva jedan je čovik ima tu firmu i onda je on ta drva preuzima i otprema za Senj, ja sam samo uzde držala u rukama i tako da jedva prođi pokraj groblja jer se po noći išlo, ujutro u četiri sata...* No, kako se žena većinom brinula za domaćinstvo, te su se obitelji bavile i poljoprivredom i za prijevoz tereta držale bi i manje konje.

Život kirijaša najbolje opisuju riječi Milana Tomljanovića *Periša* iz Zamalića: *Bio je to krvnički posao, nisi ni noću imao nikad mira jer dođi doma pa moraš timarit konje onda zimska doba rano se ustaj jer smo mi nekad znali sa saonicama vozit iz šume trupce na pilanu onda se rano ustaj u jedan sat po ponoći, pa onda dok bi doša gore, pa natovari trupce, pa na pilanu istovarit, kad dođeš kući već je mrak, moraš se presvuć, osušit konje, natimarit konje očešljat i onda opet u dva sata kreni ča, celi dan si u šumi....* Nakon sječe i obrade drva koju su obavljali šumski radnici, daljnji posao preuzimali su kirijaši koji su izvlačili drva iz šume na cestu. Trupci su se izvlačili uz posebnu opremu, pomoću lanaca su ih povezivali i zakvačili kukama, a s konjima pomoću *vagira*. U pravilu su uvijek dvojica podizala trupce na kola, uz pomoć *lege*, odnosno još jednog drveta koje se naslanjalo na kola. Iako se to izbjegavalo, često bi samo jedan čovjek znao podizati klade, i to uz pomoć *krik vinte*. Izrađivao ju je kovač, i to od željeza, tako da je težila i do osamdeset kilograma. Dalje su se trupci prevozili do obližnje pilane ili u Senj, gdje su se prodavali lokalnim trgovcima ili strancima, najčešće Talijanima.<sup>25</sup> No osim trupaca, kirijaši su prevozili i gotove daske s pilane, također na prodaju u Senj, jer tada nije bilo drugog načina prijevoza.

U službi lokalne šumarije kirijašima je bilo puno lakše raditi, poslovođa koji se brinuo za prodaju drva nalazio bi kupce, te su oni samo morali prevoziti. Nešto teže bilo je onim kirijašima koji su sami morali napraviti drva u šumi, tada bi dva dana provodili u šumi, a treći bi dan vozili drva na prodaju u Senj.

<sup>25</sup> Prema riječima Marije Tomljanović *Toline* iz Krivog Puta i Ante Šojata iz Šojatskog Dolca.

Pri prevoženju trupaca koristila su se obična kola, ali s dodatnim pojačanjima, mijenjala se okretača na prvom *štelu* kola, koja je omogućivala lakše skretanje kola koja su zbog duljine trupca sezala i 6 – 8 m. Nastavci pri tome nisu bili potrebni, tako da su se samo stavljale *ručice*, koje su se povezivale lancima, a njima se ujedno učvršćivao i teret. Put je bio dosta zahtjevan, brdovit, prepun zavoja, tako se na putu do Senja dogodilo da se nekoliko puta morala mijenjati *kladica* koja je služila za kočenje, jer se željezni kotač znao zagrijati i tako prepaliti drvo. Zimi se nisu koristila kola, već saonice, tzv. *šlite*. Pero Vukelić *Mrce* iz Vukelića napominje da je taj oblik saonica njegov otac donio iz Amerike, zbog čega je i dobio naziv *amerikanski sistem*. Takve saonice sastojale su se od dva dijela, kao i kola, prednjeg i stražnjeg. Nije ih povezivala *srčanica*, već su povezani lancima koji su složeni ukriž. Te saonice koristile su se zbog toga jer se pomoću njih moglo prijeći i preko suhoga dijela a da ne zastanu, što je bilo jako važno u izvlačenju i prevoženju trupaca u šumi. Kazivač navodi da se na prednjem kraju nalazila *okretaljka*, te se tako lakše manevriralo s teretom.

Samo od jednog tovara drva moglo se zaraditi i do 130, 140 dinara. Dio zarađenog novca odlazio je na plaćanje *placovine/placarine* za konje, koju je od kirijaša ubirao grad, *parkiralište ko danas aute*.<sup>26</sup> Pero Vukelić *Mrce* iz Vukelića prisjeća se da je ona iznosila pet dinara.

Upravo na području Alana i okolnih zaselaka, koji su se nalazili u blizini nekadašnje državne pilane izgrađene nakon Drugoga svjetskog rata, ima najviše obitelji koje su se tim poslom bavile.<sup>27</sup> Ta pilana, izgrađena za vrijeme Drugoga svjetskog rata, donijela je velik napredak ovom kraju, tako su ta sela dobila struju nešto ranije od ostalih mjesta Krivog Puta.<sup>28</sup> Njezino zatvaranje i premještanje na područje općine Novi Vinodolski nakon svega deset godina rada uzrokovalo je nedostatak posla, a samim time i sve veće napuštanje ovih krajeva. Neposredno prije izbijanja Drugoga svjetskog rata (1941.) radila je privatna pilana u Krivom Putu. Zapaljena te iste godine, nije se više obnavljala, a uskoro je otvorena i državna.<sup>29</sup> Na području Veljuna, Francikovca i Šojatskog Dolca kazivači spominju samo pojedince koji su se bavili kirijanjem.

<sup>26</sup> Zlata Tomljanović *Pešina* iz Senja.

<sup>27</sup> Obitelji na području Alana koje su se bavile kirijanjem: u Vukelićima obitelj Pere Vukelića *Mrce*, u Alanu obitelj Marije Butković, u Zamalićima obitelj Milana Tomljanovića *Periša*, u Rupi obitelj Ivice Vukelića *Popa* te u Cupićima obitelj Ivana Vukelića *Mikule*.

<sup>28</sup> Već pedesetih godina provedena je struja.

<sup>29</sup> Rodaci kazivačice Marije Tomljanović *Toline* iz Krivog Puta bili su vlasnici te pilane, gostionice i mlina. Broj od tridesetak zaposlenih, svakako, govori o važnosti pilane za ovo područje.

Iseljavanje stanovništva i odlazak na rad izvan ovih krajeva donijeli su i smanjenje broja ljudi iz ovih krajeva koji su se bavili kirijašenjem, no, taj posao nastavili su raditi doseljenici iz susjednih zemalja, najviše Bosne i Hercegovine. Već su i ranije Bosanci dolazili u ove krajeve i radili na pilani u Alanu. Oni su se koristili manjim konjima ili magarcima, samo su izrađivali drva za ogrjev, koja su prodavali u gradu.

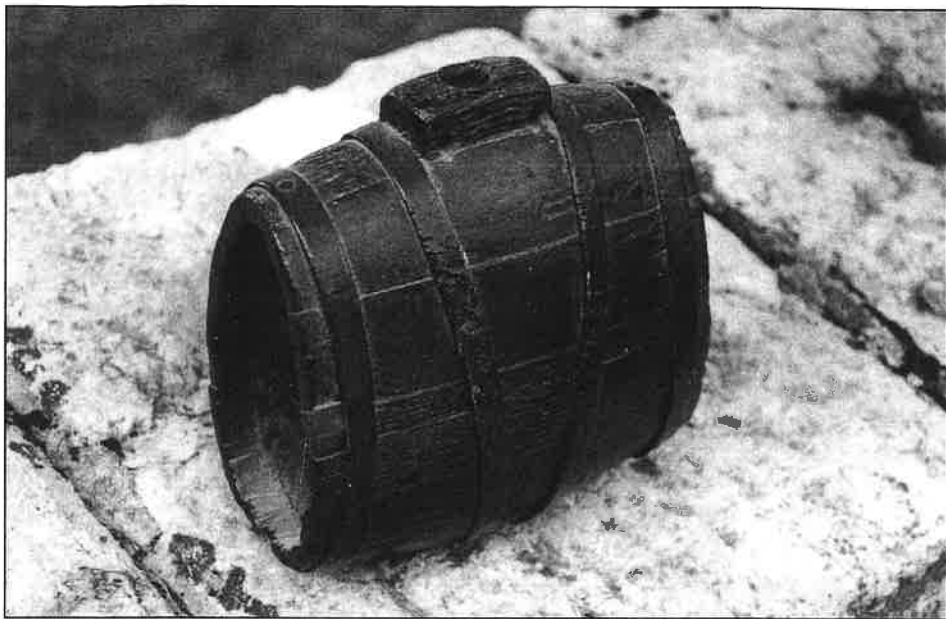
### *Opskrba vodom*

Velik problem ovog kraja bila je i voda, izvora pitke vode nije bilo pa su stanovnici odlazili po nju u udaljenija mjesta. Naravno, bez vode se nije moglo pa su se ljudi morali dosjetiti kako bi i ovaj put pobijedili prirodu. Većina kazivača ističe da se nisu kopali arteški bunari, ali priče koje su čuli od starijih ljudi, govore nam nešto drugo. Tomo Špalj *Cucin* iz Špalja prisjeća što mu je govorila baka: *Tu nema nigdje žive vode na našim planinama, ovde kod Klaričevca ima jedan bunar sedam sa sedam, vako okrugel i to kažu da su to delali stari Grci, da l je to istina il ne, al u najvećoj suši tu je bilo vode.* Sličnih priča prisjećaju se i Marko Pavelić *Mijatina* iz Žuljevića, Marija Tomljanović *Tolina* iz Krivog Puta te Nikola Prpić *Nikoličin* iz Francikovca koji također spominju grčki bunar, ali na Šturi. Ivica Vukelić *Pop* iz Rupe i Pero Vukelić *Mrce* iz Vukelića i danas znaju za mjesto na obližnjem brdu koje lokalno stanovništvo naziva Alijinim jer je navodno Alija (turski vojskovođa) upravo na mjestu gdje se nalazi bunar, slomio nogu.

Što se tiče prirodnih izvora, kazivači spominju nekoliko njih na koje je stanovništvo odlazilo svakodnevno po vodu. Na izvor Klenovnicu u blizini Novog Vinodolskog i Crikvenice odlazili su stanovnici Rupe i Zamalića. No, najvažniji izvor vode ovog kraja nalazio se u Senjskoj Dragi, odnosno Majoriji. Put udaljen šest kilometara često se prelazio i pješice, pa su neki nosili i *burila* na leđima. *Vodna* ili *Vodica* kako je neki nazivaju, manji je izvor, ali nešto bliže od Majorije i uvijek se koristio u prijekojoj potrebi, ili kad se kosilo u blizini, tako da se nije morala nositi voda od kuće. Ante Šojat iz Šojatskog Dolca napominje da se znalo i blago dovoziti i na izvore, *ako je bila suša ako vam je poznato, gonilo se blago ovdje u Brinju u Liku, tamo je živa voda, i u Senjsku Dragu.*

Postojalo je nekoliko vrsta drvenih posuda u kojima se voda prenosila, *bačve, burila/burla, žbanjice i barilci*. Marko Tomljanović *Cote* iz Šimerića kaže da se to *na kap nosilo*. Sve te drvene posude izrađivali su Kutarevci, koji su svoje proizvode donosili na prodaju na sajmove, primjerice u Otočac, Brinje. Ali isto tako često su znali i prolaziti selima s natovarenim kolima i tako prodavati.<sup>30</sup> *Žbanjice i barilci* koristili su se kad se odlazilo na rad u polje ili šumu.

<sup>30</sup> Vidi članak Tihane Rubić.



Sl. 9. Barilac, vlasnik Milan Tomljanović *Ivić*, Cupići, snimio Augustin Perić, lipanj 2003.



Sl. 10. Šterna (izgrađena 1927.) i dio kuće Milana Tomljanovića *Periše* iz Zamalića, snimio Augustin Perić, lipanj 2003.



Sl. 11. Šterna Milana Špalja u Špaljima, snimio Augustin Perić, lipanj 2003.

Nije bilo jednostavno neprestano odlaziti po vodu, ali u početku gradnja *šterni* (velikih cisterni u kojima se zadržavala kišnica) nije bila dostupna svima. U Podbilu je u razdoblju između dva rata bilo nekoliko obitelji koje su imale *šterne*, Baretina, Puljizova, Pave Toljina te Šuškalova.<sup>31</sup> Svi kazivači slažu se s tim da je izrada *šterne* zahtijevala velika sredstva, tako su neki znakovito naglašavali da je jedan susjed izgradio *šternu* tek kad se vratio iz Amerike. Ljudi su najčešće gradili *šterne* sami ili uz pomoć susjeda. U zemlji bi se iskopala rupa, zatim se dovozio kamen koji se obradio i njime se zidalo. Nije se koristilo nikakvo vezivno sredstvo, ali se iza kamena nabijala *gnjila*, glina, koja nije propuštala vodu. Kasnije, oko sedamdesetih, stanovnici su počeli graditi *šterne* od betona, kakve i danas grade, ali se svi kazivači slažu u tome da je iz kamene *šterne* voda bila bolja. Izvlačila se pomoću lanca i metalne kante, dok danas neki imaju

<sup>31</sup> Marko Pavelić *Mijatina* iz Žuljevića.

crpke koje vodu dovode do pipa. Veličina *šterne* ovisila je i o potrebama i mogućnostima pojedinog domaćinstva.

Voda u *šternama* je kišnica koja se drvenim žljebovima, postavljenima na drvenim štapovima *sojama*, s krovišta dovodila do *šterne*. Za sušne godine, kada nije bilo kišnice, voda se osobito štedjela. Nakon nekog vremena vodu se pročišćavalo uz pomoć domaćega gašenog vapna.

I država je uvidjela teškoće stanovnika s vodom pa je nakon Drugoga svjetskog rata počela s radnim akcijama u kojima su se izrađivale i *šterne* koje su, u skladu s time, dobivale naziv *državne šterne*. Gradile su se na padini, s velike betonske plohe slijevala se voda u *šternu*. Na ovom ih je području bilo nekoliko u Krivom Putu, Veljunu, Podbilu i Šojatskom Dolcu.

Danas svaka kuća u Krivom Putu ima *šternu*, a jedna od najstarijih, izrađena 1823., popovska je *šterna* koju je napravio plovani Škiljan.

Preko ljeta, kada je stoka odlazila van na ispašu, napajala se na lokvama. Ljudi su sami napravili lokve i u tom se slušaju iskoristila prirodna udubina koja se očistila, a na dno se nabijala glina ako je već tamo nije bilo, a znale su se i obložiti kamenom. Smještene unutar sela ili u blizini livada, po šumi, lokve su bile postojane ako godina nije bila sušna. Lokve su znale poslužiti i za pranje rublja, a preko ljeta dječaci su se znali i kupati. Svake godine obvezno se čistila, ali danas više nisu prepoznatljiva mjesta na kojima su se lokve nalazile, *od kada nema stoke nestale su lokve*.<sup>32</sup>

U Šojatskom Dolcu zabilježila sam i nekoliko naziva lokava: *Ujičina*, *Gredina* i *Kujičina lokva*. U Francikovcu postoji legenda da je Marija Terezija na lokvi pila vode i rekla da je ljekovita te otuda i naziv Likarevac.

Koliko se voda poštivala, prikazuju nam riječi Pere Vukelića *Mrce* iz Vukelića: *Onda je moj did sidija, tu onda dođe neki Stipe, tu mu je bila kuća, sad je srušena, i cigar je u ruci ima, i kad je did vidija cigar, i više, Stipe, pazi da cigar ne padne u vodu.*

### *Zaključak*

Rad je zamišljen kao pregled transportnih sredstava i opskrbe vodom. Iz cijele teme izdvojeni su samo pojedini karakteristični segmenti: kola i njihova upotreba, samar i njegova upotreba, oprema konja i vola, kirijanje te opskrba vodom (*šterne*, lokve, drvene posude).

<sup>32</sup> Zlata Tomljanović *Pešina* iz Krivog Puta.

Pritom sam pokušala rekonstruirati cijela kola, kakvih danas više nema na ovom području, zabilježiti nazive te usporediti podatke za čitavo područje Krivoga Puta. Na isti način pristupila sam obradi ostalih tema. Analiza podataka provedena je u vremenskom presjeku, što je omogućilo uočavanje postupnih promjena u nazivima, dijelovima; najistaknutiji je primjer pojava željeznih kola i njihova prilagodba.

Pri obradi podataka dobivenih na prostoru Krivog Puta pokazalo se da unutar zajednice postoje neke bitne razlike. Moguće je uočiti razliku u nazivima pojedinih dijelova od sela do sela, primjerice *ajam* u Cupićima, *komot* u Zamalićima. Treba istaknuti da su te razlike naglašene upravo u nazivima za konjsku opremu, dok za druge dijelove postoje samo sitne razlike, primjerice, *teljiga* ili *teljuga*, čemu su pridonijeli utjecaj okolnih zajednica, posebice učestali kontakti s urbanom zajednicom Senja, migracijska kretanja, razmjena dobara te odlazak radno sposobnog muškog stanovništva u potragu za poslom. Ovdje ponavljam citat Marije Tomljanović *Toline* iz Krivog Puta, koja je u raspravi sa svojim suprugom oko naziva dijela konjske opreme (*ajam* ili *komot*) istaknula: *E al kasnije se tako zvalo, naši su to donijeli iz Slavonije*, aludirajući pri tome na muške stanovnike koji su odlazili na rad ne samo u Slavoniju već i u ostale krajeve bivše Jugoslavije. Zanimljivo je razmotriti pojavu stranih riječi za nazive pojedinih dijelova, kao što je riječ *lengeri*, koja je njemačkog podrijetla; kazivači tako zovu kola koja se koriste za svatove. Različite geografske prilike u Krivom Putu bitno su pridonijele tome da se na ovom području koristio i vol i konj. Osim toga, financijske prilike, ali i posao kojim su se određene obitelji bavile, uvelike su utjecali na posjedovanje određene vrste tegleće stoke. Dio teksta posvećen je kirijanju, kao jednom od oblika transporta, vrlo bitnom za ovo područje, poslu od kojeg je živio dio zajednice.

Drugi dio teksta odnosi se na drugu veliku temu, a to je opskrba vodom. Pitka voda i danas je problem Krivopučanima, te se nerado prisjećaju sušnih godina. U njihovu životu voda zauzima važno mjesto, a nedostatak vode pridonio je iseljavanju stanovnika iz ovoga kraja.

Komparacija podataka o ovim temama s podatcima o okolnim zajednicama donijela bi također zanimljiva zapažanja. U monografiji o Kopolju našla sam brojne podudarnosti koje uključuju izgled kola i nazive pojedinih dijelova. Razlog tomu svakako je blizina tih dvaju područja kao i slična geografska obilježja. Takav pristup nadilazi okvire ovoga rada te ostaje da se primjeni u daljnjoj obradi ovih tema.



*Upitnica za istraživanje teme transportna sredstva i opskrba vodom na području Krivog puta**Kola za rad, saonice*

Kola koja upotrebljavate za rad su kola sa četiri kotača ili dva? Za koje poslove koristite kola (prijevoz drva, gnojiva, vode, sijena)? Koje životinje koristite kao tegleću stoku? Koristite li saonice i u kom slušaju (prijevoz drva, vode, gnojiva, kamena, pokojnika na groblje)? Uprežu li se u njih volovi ili konji? Zašto u pojedinom kraju samo volovi, a u drugom samo konji? Koristi li se magarac, mula?

Kako se zovu kola sa četiri kotača (kola, voz), a kako saonice (sane, sanjke)? Ako se naziv voz ne upotrebljava za kola, kaže li se voz sijena, voz drva?

Mogu li se kola na četiri kotača produljiti ili rastaviti na prednji i na stražnji dio? Kako se zovu ti dijelovi (trap, štel, kola)? Kako se zove jednim imenom donji dio kola u cjelini, a kako gornji dio? Mogu li se slično rastaviti i saonice?

Koji su glavni dijelovi prednjeg i zadnjeg štela: osovina, koritašce/korito; škarice (da li su škarice različite na prednjem i na stražnjem štelu), sastoje li se od jednog ili više komada drveta? Što je to parajšet? Zatim opleni; okretaljka; ručica ili stupac? Jesu li ručice visoke ili niske i kakav im je oblik? Dalje dijelovi prednjeg štela: klin koji spaja srčanicu i opleni (svornik)? Na stražnjem dijelu da li se nalazi kočnica (vinta)?

Što povezuje prednji i stražnji dio: dugačko oblo drvo (srčanica), kako je spojeno s prednjim štelom, a kako sa stražnjim?

Kako se zove kotač (točak) i koji su mu dijelovi? Gobelje, naplatci koliko ih je i od čega se izrađuju? Palci, koliko ih je? Glavina, glavčina koja je njena uloga? Naziv za dio osovine na koji je kotač nasaden (puška) i klin koji čuva da kotač ne ispadne (čivija)? Koji su dijelovi željezni, a koji okovani željezom? Što je to šinja? Promjer i debljina prednjeg i stražnjeg kotača?

Koja je razlika između konjske i volovske rude? Da li je ruda volovskih ili konjskih kola spojena sa škarićem prednjeg štela s pomoću posebnog klina ili je usađeno izravno u osovinu? Koja je dužina rude? Što se nalazi na stražnjem dijelu konjske rude (veliki vagir) da se mogu pričvrstiti mali vagiri sa štranjgama?

Od kojeg drveta se izrađuju kola? Kako se zovu majstori koji ih izrađuju (kolari)? Koji su dijelovi kola i saonica okovani (naročito kotači i krive)? Tko je okivao kola i kako je to danas? Da li su se uvijek kola izrađivala samo od drveta ili je došlo do zamjene drvenih dijelova gumenim ili željeznim i kada? Dali su se neke vrste kola kupovale? Kada se koristi traktor i da li njegova upotreba utječe na izgled kola?

Kako se opremaju kola i saonice za prijevoz gnoja: stavljaju se daske (lojtre) sa strane i na dno? Što se stavlja na prednju i stražnju stranu? Koliko su duga ta kola?

Kakva je oprema za prijevoz sijena, slame: škale? Koji je oblik ručica pri tome? Koliko su dugačke škale? Da li se stavlja pod? Dugačko drvo koje se stavlja preko sijena (stožina)?

*Saonice*

Dijelovi saonica su: krive? Jesu li im prednji krajevi niski ili visoki, prirodno krivi ili namjerno zavnuti? Stupci na krivama i koliko ih ima, visoki, niski? Koji dijelovi saonica odgovaraju onima kod kola (oplen, ručice)? Koristi li se više vrsta saonica i koje? Da li se razlikuju dijelovi običnih i kirijaških saonica (šlite)?

Ima li dječjih saonica, kao što su velike saonice?

*Samar*

Za prijevoz pomoću magarca koristi se samar? Da li su samo samare imali magarci ili i konji?

Tko je izrađivao samare i od kojeg drveta? Koji su drveni dijelovi: prednji dio (glava, glavić); stražnji dio (križ); potnice ili pričke, koliko ih je? Naziv samo za drveni dio samara, naziv za platneni? Što je to stelja, od čega se sastoji? Dijelovi od konopa ili tkani: pomagače, prače, potpregalj ili potpašaj? Da li se podmeće na krajeve samara nešto (pečenica)? Postoji li nekoliko vrsta samara?

Kako se kaže kada se samar stavlja na magarca? Kako se prevozilo sijeno na samaru, drva, voda? Na koji se način vezala bala?

*Oprema konja*

Što služi za uprezanje konja (komot, ham, ajam), jaram ili nešto drugo? Kako se jednom riječju označuje sav pribor za uprezanje (zaprežna oprema ili?) i što se k tome pripada? Konopi za vučenje ili štranjge, oglav, uzde i bič, da li još nešto? Kakav je oblik komota i koji su mu sastavni dijelovi? Od čega se izrađuju?

Dijelovi komota: prsni remen (kolan); remen preko leđa (šir)? Ima li više vrsta komota, te dali postoji razlika u dijelovima?

Od čega su napravljene štranjge, lanca ili remena? Kako se spajaju s komotom ili prsnim remenom? Kako s vagirom? Da li su provučene kroz kožni tulac (puška, štucna) da ne ozlijede konja?

Dijelovi oglava su: metalni dio koji se stavlja konju u usta (žvale)? Što je to ular? Stavljaju li se žvale bez oglava?

Ima li na komotu, štranjgama i oglavu kakvih ukrasa, okrugle ploče od mjedi (pule)? Koja je svrha tih ukrasa? Ima li posebnih komota za svečane prilike?

Kako se komot privezuje na rudu kola (spust)? Kakve su uzde: od remenja ili užeta? Da li ima više vrsta bičeva (kandžija), koji su dijelovi?

Ima li razlike u zaprežnoj opremi za jednog konja, dva ili više? Upreže li se jedan konj uz rudu s lijeve ili s desne strane?

*Kirijanje*

- Tko su to kirijaši? Čime se bave? Tko se bavio tim poslom, samo muškarci? Koja se oprema koristila prilikom tog posla; kako su izgledala kirijaška kola? Kako su izgledale saonice koje su koristili?

*Oprema za vola*

Što je potrebno za uprezanje vola, jaram? Kako se volovi uprezaju u paru ili jedan? Naziv za jaram? Da li se koristi više vrsta jarmova?

Oblik jarma za dva vola i njegovi dijelovi? Da li je gornja gredica posve ravna? Kako se zove gornja gredica, kako drvene šipke savijene u obliku slova U (teljige)? Kako su povezane teljige s gornjom gredicom? Što je to gužva? Od kojeg drveta se izrađuju jarmovi i njegovi pojedini dijelovi? Na koji način se povezuje ruda na jaram, pomoću klina (privor), pomoću gužvi?

Kamo se stavlja jaram volovima: na šiju ili na zatiljak ili na čelo? Podmeće li se što pod jaram da vola ne žulja? Naziv za to?

Kako se kaže kad se jaram stavlja na volove?

*Opskrba vodom*

Koje drvene posude ste koristili prilikom prijevoza vode (žbanjica, barilac, bačva, burilo)? Da li su te posude sastavljene od jednog komada s posebnim dnom ili? Da li su sastavljene od dasčica? Tko je izrađivao te posude? Gdje ste ih kupovali ili mijenjali za nešto?

Da li ste imali izvore vode u ovom kraju? Gdje ste odlazili po vodu, na koje izvore? Da li je bilo bunara? Gdje ste čuvali vodu (šterna)? Od čega su se izrađivale šterne? Tko ih je gradio? Dijelovi šterne (grlo)? Na koji način je voda dolazila do šterne? Da li su svi u selu imali šterne? Kad su se počele izrađivati državne šterne i zašto? Koja je najstarija šterna u ovom kraju? Da li danas ljudi ovise o kišnici?

Što su to lokve i gdje su se nalazile u selu? Nazivi pojedinih lokava? Da li ih ima i danas?

*Popis kazivača:*<sup>33</sup>

## Podbilo:

- Marija Tomljanović Čonina, r. Tomljanović Tolina, rođena 1930.
- Petar Tomljanović Čona, rođen, 1934.

## Žuljevići:

- Marko Pavelić Mijatina, rođen, 1917.

## Alan:

- Mica Komadina Marićeva, r. Tomljanović, rođena 1939.
- Jula Tomljanović Marićeva, r. Tomljanović, rođena 1938.
- Marija Rončević Garina, rođena 1923.
- Ivka Tomljanović Marićeva, r. Tomljanović, rođena 1935.
- Gašpar Butković Rila, rođen, 1941.

<sup>33</sup> Neki kazivači imaju dva nadimka, oba navodim u popisu kazivača, ali u tekstu se služim samo jednim.

Vrtlina:

- Draga Tomljanović *Omanč*, rođena 1913.
- Mladen Tomljanović *Omanč*, rođen, 1947.

Cupići:

- Ivan Vukelić *Mikula*, rođen, 1931.
- Milan Tomljanović *Ivić*, rođen, 1967. (Rijeka)

Šimerići:

- Marko Tomljanović *Coto*, rođen, 1947.

Vukelići:

- Pero Vukelić *Mrce*, rođen, 1927.

Zamalić:

- Milan Tomljanović *Periša (Mića)*, rođen 1927. (Senj)
- Tomislav Tomljanović *Talijan*, rođen 1937.

Rupa:

- Ivica Vukelić *Pop*, rođen 1937.

Francikovac:

- Nikola Prpić *Nikoličin*, rođen 1930.
- Marija Prpić *Nikoličina*, r. Tomljanović (Vrataruša), rođena 1933.

Senj:

- Tome Špalj *Cucin*, rođen 1928. u Matićima
- Anka Špalj *Jukšina*, r. Tomljanović, rođena 1933. u Matićima
- Nada Prpić *Terezina*, *Bojina*, rođ. Prpić, rođena 1933. u Krivom Putu
- Tomo Prpić *Marojica*, rođen 19? u Mrzlom Dolu 053/ 881-729

Krivi Put:

- Mara Tomljanović *Isanova*, rođ. Tomljanović, rođena 1945. u Veljunu
- Marija Tomljanović *Tolina*, rođ. Tomljanović, rođena 1935.
- Ivan Tomljanović *Tole*, rođen 1936.
- Zlata Tomljanović *Pešina*, rođ. Tomljanović, rođena 1923.

Veljun:

- Luka Krmpotić *Brnde*, rođen 1919.
- Milan Krmpotić *Zekonja*, rođen 1930.
- Ivica Kristić *Šimeta*, rođen 1947.
- Nevenka Krmpotić *Aneličina*, rođ. Krmpotić, rođena 1920.

## Šojatski Dolac:

- Petar Šojat *Budić*, rođena 1928.
- Mara Šojat *Budićeva*, rođ. Prpić *Domljanova*, rođena 1931.
- Ana Šojat, 1939.
- Ante Šojat, 1941.
- Ivan Krmpotić *Šoparin*, rođena 1925.
- Marija Krmpotić *Šoparinova*, rođ. Tomljanović *Marićeva*, rođena 1919.

*Literatura:*

- Višeslav ARALICA, Gospodarstvo primorskih Bunjevaca, *Senjski zbornik*, 27, Senj, 2000, 227-234.
- Jasna ČAPO ŽMEGAČ – Aleksandra MURAJ – Zorica VITEZ – Jadranka GRBIĆ – Vitomir BELAJ, *Etnografija, Svagdan i blagdan hrvatskog puka*, Matica Hrvatska, Zagreb 1998.
- Damodar FRLAN, Transport u okolici Zagreba, *Etnološka istraživanja*, 3-4, Etnografski muzej, Zagreb, 1987, 143-164.
- Jadranka GRBIĆ, Jezik i govor kao komponente pripadnosti zajednici (ogled o jeziku i identitetu), u Ružica ČIČAK-CHAND i Josip KUMPES, ur: *Etničnost, Nacija, Identitet: Hrvatska i Europa*, Zagreb, 1998, 181-189.
- Jure GRČEVIĆ, *Kompolje, narodni život i običaji*, Katedra Čakavskog sabora pokrajine Gacke, Kompolje, 1999.
- Maja HEĆIMOVIĆ – SESELJA, *Tradicijski život i kultura Ličkog sela Ivčević Kosa*, Zagreb, 1985.
- Frano IVANIŠEVIĆ, *Poljica, narodni život i običaji*, Književni krug, Split, 1987.
- Mirko KORENČIĆ, *Naselja i stanovništvo SR Hrvatske 1957-1971*, Zagreb, 1979, 603-607.
- Zlatko MILEUSNIĆ, Transport i transportna sredstva, *Etnološka istraživanja*, 6, Etnografski muzej, Zagreb, 1999, 137-156.

## TRANSPORT AND WATER SUPPLY IN THE KRIVI PUT REGION

## Summary

In this article 'Transport and Water Supply in the Krivi Put region' are presented the results of two field works carried out during June 2003 and May 2004 in the region inhabited by the costal Bunjevci. The field works encompassed these localities: Alan, Vrtlina, Rupa, Zamalić, Podbilo, Simeriči, Spalji, Cupiči, Žuljevići, Francikovac, Krivi Put, Veljun, Šojatski Dolac, Mrzli Dol.

I used questionnaire No. 3 (subjects No. 98 wooden dishes, bark, pumpkin; 100. yoke; 101 horse's equipment; 102 working wagon, sledges, skid) designed for the purposes of the former Ethnological Atlas of Yugoslavia, published by the Faculty of Philosophy in Zagreb. After the

first field work and introduction to the local circumstances, I designed a questionnaire adapted for this region because I noticed some specifics which needed to be additionally researched and checked. I used the technique of structural and non-structural interview.

My work was designed as an overview of transport utilities and water supply. Here are extracted only some characteristic segments of the whole subject: the wagon and its usage, pack-saddle and its usage, horses and ox equipment, cart services and water supply (wells, ponds, wooden dishes).

I tried to reconstruct the appearance of wagon which does not exist in this region any more; record and compare data for the whole region of Krivi Put. I have the same approach to some other subjects. Analysis of the data was carried out through periods of time which allowed the perception of gradual changes in names, pieces and the most notable change which was introduction of the iron wagon and its adaptation.

Sayings were mostly related to the period during and after WWII and some of them were related to the first half of the 20<sup>th</sup> century. The 1970's were the turning point when depopulation started and the majority of the population migrated towards towns, mostly to Senj.

The comparison of data regarding these subjects to data received in surrounding regions might give interesting results. Unfortunately this approach goes beyond frames of this work and should be applied in further treatment of these subjects.

## TRANSPORT UND WASSERVERSORGUNG AUF DEM GEBIET VON KRIVI PUT

### Zusammenfassung

In diesem Aufsatz wird das im Laufe zweier Terrainarbeiten im Juni 2003 und Mai 2004 auf dem Gebiet der Bunjevci im Hinterland von Senj gesammelte Material beschrieben. Diese Arbeit umfasste folgende Lokalitäten: Alan, Vrtlina, Rupa, Zamalić, Podbilo, Šimerići, Špalji, Cupići, Žuljevići, Francikovac, Krivi Put, Veljun, Šojatski Dolac und Mrzli Dol.

Die Autorin behandelte die im Titel angegebene Problematik aufgrund des Fragebogens Nr. 3 (Geschirr, Joch, Pferdeausrüstung, Bauerwagen), der für die Bedürfnisse des *Ethnologischen Atlases Jugoslawiens* (Philosophische Fakultät Zagreb) gefertigt war. Sie wendete die Technik des strukturierten und unstrukturierten Interviews an. Aus dem ganzen Thema wurden einzelne Segmente abgesondert: Bauerwagen und sein Gebrauch, Saumsattel und sein Gebrauch, Ausrüstung des Pferdes und Ochsen, Fuhrmannschaft und Wasserversorgung (Wasserreservoir, Wasserlöcher, Holzgeschirr).

Die Autorin bemühte sich den ganzen alten Bauerwagen zu rekonstruieren.

Die Erzählungen umfassen die Periode des Zweiten Weltkriegs und der Nachkriegszeit und einige beziehen sich auf die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts.

Die Änderung entstand in den siebziger Jahren, als die Mehrheit der Bewohner von Krivi Put nach Senj und Umgebung übersiedelte.